

Air conditioner and device for regulating the thermal comfort in a vehicle

Publication number: EP1236593

Publication date: 2002-09-04

Inventor: BURK ROLAND DIPL-PHYS (DE); GESKES PETER DR (DE)

Applicant: BEHR GMBH & CO (DE)

Classification:

- international: B60H1/00; B60H1/00; (IPC1-7): B60H1/00

- european: B60H1/00Y6A5; B60H1/00Y5A; B60H1/00Y5P

Application number: EP20020000916 20020116

Priority number(s): DE20011006990 20010215

Also published as:

EP1236593 (A3)

Cited documents:

US5518176

GB2344647

DE19801028

WO0202361

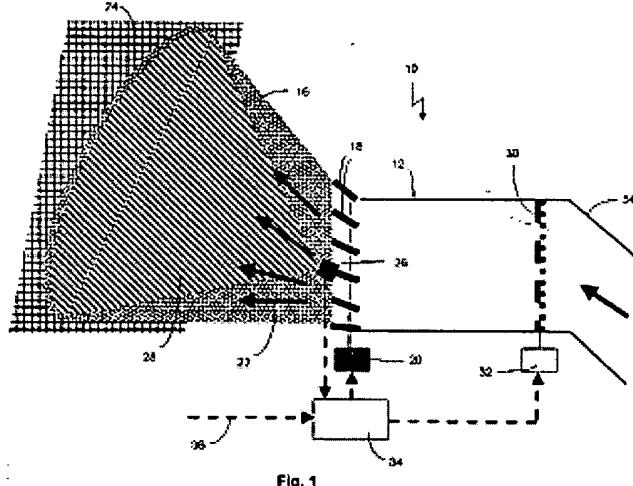
DE19954000

more >>

[Report a data error here](#)

Abstract of EP1236593

The car heating and cooling system comprises a device for improving the comfort of the passenger. This comprises deflector plates (18) for an air stream (22) on which sensors (26) are mounted which remotely measure the temperature of points on the passenger's body surface (24) and control the deflector plates in response to this. An Independent claim is included for the device.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



(19) Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 236 593 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
04.09.2002 Patentblatt 2002/36

(51) Int Cl. 7: B60H 1/00

(21) Anmeldenummer: 02000916.3

(22) Anmeldetag: 16.01.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:
 AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
 MC NL PT SE TR
 Benannte Erstreckungsstaaten:
 AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 15.02.2001 DE 10106990

(71) Anmelder: Behr GmbH & Co.
70469 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
 • Burk, Roland, Dipl.-Phys.
 70469 Stuttgart (DE)
 • Geskes, Peter, Dr.
 70469 Stuttgart (DE)

(74) Vertreter: Grauel, Andreas, Dr.
 BEHR GmbH & Co., Intellectual Property,
 Mauserstrasse 3
 70469 Stuttgart (DE)

(54) Klimaanlage und Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts in einem Kraftfahrzeug

(57) Die Erfindung betrifft eine Klimaanlage und Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts in einem Kraftfahrzeug mit wenigstens einem berührungslos messenden Temperatursensor und einem Ausströmer. Um den Komfort für Fahrzeuginsassen zu erhöhen und die benötigte Heiz- oder Kühlleistung einer Klimaanlage zu minimieren, wird vorgeschlagen, daß vorzugsweise jedem Ausströmer ein berührungslos mes-

sender Temperatursensor zugeordnet ist, die vorzugsweise zusammen eine bauliche Einheit bilden, wobei die von dem Temperatursensor erfasste Meßfläche der von der durch die Ausrichtung des Ausströmers vorgegebenen Luftanströmfläche in etwa entspricht. Dadurch wird in jeder Stellung des Ausströmers genau die Temperatur der Oberfläche gemessen, die auch von der ausströmenden Luft temperiert wird.

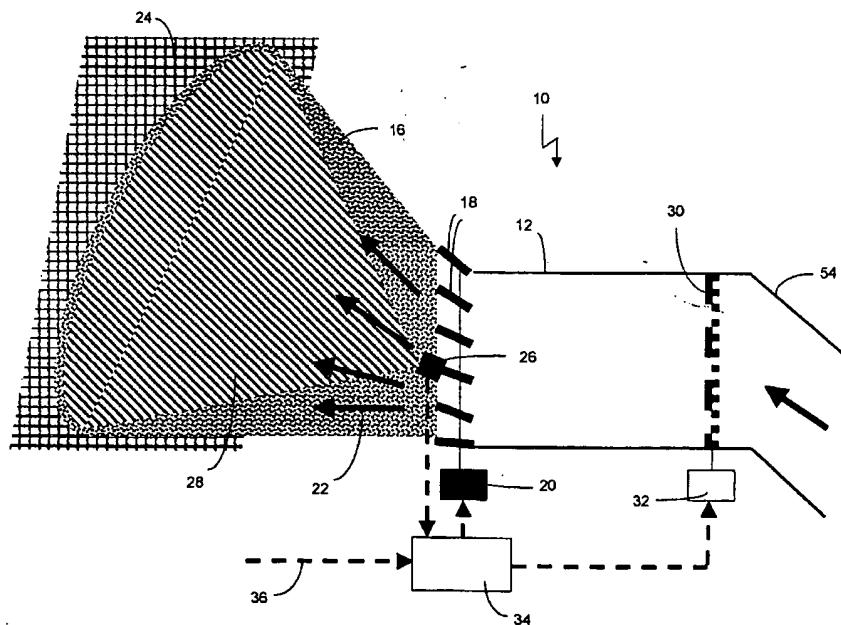


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Klimaanlage und eine Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts in einem Kraftfahrzeug gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie eine Klimaanlage mit einer solchen Vorrichtung.

[0002] Die Herstellung eines angenehmen thermischen Klimas in Fahrzeuginnenräumen ist aufgrund der durch Sonneneinstrahlung eingebrachten Wärmelast deutlich schwieriger als in größeren stationären Räumen mit relativ geringer volumenbezogener Wärmelast durch Sonneneinstrahlung. Gründe hierfür sind:

- Fahrzeuginnenräume sind relativ klein und enthalten ein geringes Luftvolumen;
- die solare Wärmelast, also die eingestrahlte Leistung, ist durch die großen und flach stehenden Scheiben sehr groß;
- die Insassen werden teilweise durch die direkte Sonneneinstrahlung in Abhängigkeit der Einstrahlrichtung und etwaiger vorhandener Abschattung lokal unterschiedlich aufgeheizt;
- die Lufтаusströmer befinden sich in nur geringem Abstand von den Insassen, wodurch große Temperaturunterschiede entstehen;
- die von der Sonne aufgeheizte Fahrzeugumschließungsfläche strahlt Wärme im langwelligen Infrarotbereich an die Fahrzeuginsassen ab. Diese aufgeheizten Einbauten kühlen sich deutlich langsamer ab, als die Innenraumluft. Die Folge ist ein Ungleichgewicht zwischen Luft- und Strahlungstemperatur.
- die manuelle Einstellung der Lufтаusströmer auf eine bestimmte Sonneneinstrahlung ist schwierig, da sich die Ausrichtung des Fahrzeugs zum Sonnenstand ständig ändert.

[0003] Die hohe Wärmelast des durch die dunklen, stark absorbierenden Oberflächen fast wie ein Sonnenkollektor wirkenden Fahrzeuginnenraumes erfordert zur Kompensation eine hohe Kälteleistung, die als Kaltluftstrom in das Fahrzeug eingeblasen wird. Durch den geringen Abstand zwischen Insassen und Lufтаusströmer können unangenehme Zugeffekte entstehen. Die für einen hohen Komfort erforderlichen geringen Temperaturunterschiede auf der Oberfläche der Fahrzeuginsassen, wie der Kleidung und der Haut, können dadurch kaum erzielt werden.

[0004] Im Winter führen kalte Türen und Fenster zu einem fehlenden Wohlbefinden im Fahrzeug, wobei von einer Seite einfallende Sonnenstrahlung dieses Wohlbefinden wieder herstellen kann. Nach längerer Aufwärmung des Fahrgastinnenraums kann die seitlich einfallende Sonnenstrahlung allerdings auch wieder als unangenehm empfunden werden. Herkömmliche Klimaanlagen reagieren nicht ausreichend auf die unterschiedlichen Zustände, die für den Fahrer u.U. ganz an-

ders sein können, als für den Beifahrer.

[0005] Hinzu kommt noch, daß es in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit einer häufig relativ kurzen Autofahrt (ca. 10 Minuten) kaum möglich ist, einen an- 5 genehmten Beharrungszustand im Fahrzeuginnenraum zu erreichen. Sowohl das Fahrzeug selbst, als auch Fahrzeuginsassen sind dadurch ein Großteil der Zeit relativ weit entfernt von einem thermisch ausgeglichenen Zustand, in dem Behaglichkeit entstehen kann.

[0006] Ein großer Mangel heutiger Klimaanlagen, die mit einem fest an einer Stelle angeordneten Temperatursensor arbeiten, liegt darin, daß die Zeitdauer bis 10 zum Erreichen eines Komfortzustandes, gemessen an den mittleren Fahrtzeiten, zu lange ist. Diese Sensoren sind in der Regel im Bedienelement der Klimaanlage angeordnet und es erfolgt eine Berechnung der Kopfraumtemperatur. Um den aufgeheizten Fahrzeuginnenraum in möglichst kurzer Zeit auf eine komfortable Temperatur zu kühlen, werden hohe Luftmengen mit sehr niedriger Temperatur in den Fahrzeuginnenraum geblasen. Hierbei entstehen sehr große Temperaturdifferenzen 15 auf der Oberfläche der Fahrzeuginsassen. Insbesondere werden die im Austrittskegel der Ausströmer liegenden Körperbereiche zu stark abgekühlt, während andere Körperpartien, die der vollen Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind sehr stark aufgeheizt werden. Insbesondere dann, wenn die Insassen schon beim Einstieg leicht verschwitzt sind, können Zugeffekte sogar zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.

[0007] Im Falle eines beispielsweise im Winter stark abgekühlten Fahrzeugs wird sehr viel Warmluft in den Innenraum geblasen. Dabei können einzelne Bereiche zu stark aufgewärmt werden, wenn die Sonne lokal einen zusätzlichen Wärmeeintrag leistet.

[0008] Auch nach Erreichen des stationären Zustandes wird mit einer solchen Klimaanlage mit ausschließlicher Regelung der Lufttemperatur des Fahrzeuginnenraums, nicht der auf die Fahrzeuginsassen einwirkenden Wärmestrom, der von den aufgeheizten Oberflächen, wie Armaturentafel, Scheiben, Sitze, etc., des Innenraums ausgeht, berücksichtigt.

[0009] Auch ein zusätzlicher Solarsensor, wie sie heute schon zum Einsatz kommen, berücksichtigt nicht die zeitlich sehr unterschiedliche langwellige Infrarotstrahlung, die von den inneren Oberflächen und Einbauten ausgeht, sowie die Inhomogenitäten durch unterschiedliche Abschattungen und Lufтаusströmrichtungen der Düsen, die zu Zugeffekten führen können. Darüberhinaus mißt der Solarsensor nur die Störgroße (Sonne), nicht aber die Wirkung der Störgroße und der Umschließungsflächen auf die Insassen des Fahrzeugs.

[0010] Das beste Signal zur lokalen Messung und Charakterisierung eines Komfortzustandes liefert ein 45 Oberflächentemperatur-Meßsensor (z.B. Thermopile-Sensor), der die Wirkung aller thermisch relevanten Größen berücksichtigt, also eine sogenannte Klima-Summengröße liefert. Der Einsatz eines solchen Sen-

sors in der Regelung für eine Fahrzeugklimaanlage ist beispielsweise aus der EP 0 987 133 A2 bekannt.

[0011] Ausgehend von diesem Stand der Technik ist es Aufgabe der Erfindung, eine verbesserte Klimaanlage bzw. eine Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts bereitzustellen, mit der die vorgenannten Nachteile vermeiden werden können und mit der möglichst alle für den Klimakomfort relevanten Einflußgrößen berücksichtigt werden können. Insbesondere sollen thermische Inhomogenitäten, die durch die zeitlich und örtlich ständig variierenden Strahlungsverteilungen auf der Oberfläche der Insassen, wie sie durch wechselnde Einstrahlrichtungen und Abschattungen der Sonne durch Fahrtrichtungsänderungen, Wolken, Baumreihen und Tunnelfahrten etc., entstehen können, erkannt und kompensiert werden. Auch sollen Zugeffekte, beispielsweise durch lokal starke Abkühlungen durch zu kalte Luft, vermieden werden.

[0012] Weitere Aufgabe der Erfindung ist es, die benötigte Kälteleistung zur Erzielung eines verbesserten Komforts zu minimieren und Kraftstoff einzusparen.

[0013] Diese Aufgabe wird gelöst durch eine Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 oder 36.

[0014] Vorteilhaft ist die Schaffung einzelner insassenbezogener Mikroklimazonen und die Regelung der Lufttemperatur und/oder der Luftmenge in jeder Klimazone gegebenenfalls getrennt.

[0015] Die Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts weist zum einen wenigstens einen eine sich räumlich erstreckende Meßfläche erfassenden Temperatursensor und einen Ausströmer zur gerichteten Ausströmung von in einer Klimaanlage temperierter Luft in einen Ausströmbereich auf, wobei erfindungsgemäß die von dem Temperatursensor erfasste Meßfläche der von der durch die Ausrichtung des Ausströmers vorgegebenen Luftanströmläche in etwa entspricht.

[0016] Dadurch ist gewährleistet, daß unabhängig von der Ausrichtung des Ausströmers immer die Temperatur der Oberfläche gemessen wird, die für das thermische Empfinden relevant ist und daher auch temperiert werden soll. Dadurch können die vorgenannten Nachteile vermieden und der Komfort und das Wohlfühlbefinden der Insassen erhöht werden.

[0017] Die vom Sensor erfaßte Oberflächentemperatur wird als resultierende Oberflächentemperatur bezeichnet und enthält alle komfortrelevanten Größen wie

- Lufttemperatur
- Konvektiver Wärmeübergang der angeblasenen Oberfläche
- Abkühlung feuchter Oberflächen durch Verdunstung
- Farbe
- Absorptionskoeffizient der Kleidung
- Strahlungstemperatur der Umschließungsfläche (langwellige IR-Strahlung),
- Sonneneinstrahlung (kurzwelliges Strahlungsspektrum),

so daß alle diese Größen berücksichtigt werden und eine korrekte Temperierung des erfassten Bereiches erfolgen kann.

[0018] Damit wird die Temperierung des erfassten Bereiches inklusive aller äußerer Einflüsse, wie Sonneneinstrahlung, Abschattungen etc. ermöglicht, und es wird stets die korrekte komfortrelevante Oberflächentemperatur erreicht.

[0019] Durch die direkte Messung der Oberflächentemperatur läßt sich eine direkte Klimatisierung der Insassen mit dezenten diffusen oder direkten eher strahlförmigen Luftströmungen durchführen, da eine Änderung der Bedingungen, wie beispielsweise wechselnde Sonneneinstrahlungen, ein Abdriften, wie Absinken oder Erhöhen, der Komfortoberflächentemperatur sofort erfaßt wird und regelungstechnisch eingegriffen werden kann. Diese direkte Klimatisierung kann sowohl strahlförmig also mit hoher Strömungsgeschwindigkeit erfolgen als auch dezent diffus. Mit diffuser Strömung ist gemeint, daß Luft aus den Ausblasdüsen großen Querschnitts mit geringen Geschwindigkeiten austritt oder aber die Luft in den Austrittsdüsen divergierend bzw. aufgefächert austritt und beim Einströmen in Fahrgastraum sehr viel seiner kinetischen Energie verliert.

[0020] Dabei wird die Fahrgastluft dezent verdrängt bzw. Luft der Fahrgastzelle in den diffusen Luftstrom eingemischt. Vorzugsweise wird die direkte Klimatisierung über diffuse Ausströmer bewerkstelligt.

[0021] Darüberhinaus ist es aber auch möglich, die gemessene Oberflächentemperatur mindestens einer Klimazone heranzuziehen, um die Art der Luftausströmung in zumindest einer Klimazone von strahlförmig auf diffus umzustellen. Im Bereich großen Diskomforts ist eine direkte strahlförmige Klimatisierung sinnvoll, während nahe am Komfortzustand eher eine diffuse Klimatisierung als angenehm empfunden wird.

[0022] Durch diese direkte Klimatisierung der Insassen, bei der die Insassen direkt mit der temperierten Luft angeströmt werden, kann Heiz- bzw. Kühlleistung eingespart werden, da nicht der gesamte Fahrgastraum inklusive aller Einbaumassen auf eine komfortable Temperatur geheizt bzw. heruntergekühlt werden muß, sondern die Körperoberfläche der Insassen durch direkte aber moderate Anblasung mit geeignet temperierter Luft so konditioniert wird, daß zumindest annähernd ein hoher Komfortzustand erzielt wird, indem der Insasse von der temperierten Luft umhüllt wird.

[0023] Ein weiterer Vorteil ist ebenfalls, daß durch die direkte Klimatisierung jeder Mikroklimazone die direkte Wirkung der ausgeblasenen Luft auf das gemessene Oberflächentemperatursignal schnell erfaßt wird. Damit können besonders schnell wechselnde Bedingungen in sehr kurzer Zeit ausgeregelt werden können.

[0024] Vorzugsweise liegen der Temperatursensor und der Luftausströmer sehr nahe beieinander oder bilden sogar eine bauliche Einheit. Die Erfassungsrichtung des Temperatursensors und die Ausströmrichtung

des Ausströmers sind dann gleichzeitig verstellbar und immer exakt aufeinander abgestimmt.

[0025] In einer konstruktiv vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung weist der Ausströmer Luftleitelemente zur Strömungrichtungsgebung auf, wobei der die Oberflächentemperatur berührungslos messende Sensor an wenigstens einem der Luftleitelemente befestigt ist. Dadurch ist in einfacherster Weise gewährleistet, daß dieser berührungslos messende Temperatursensor und der Ausströmer auf dieselbe Fläche ausgerichtet sind.

[0026] In Weiterbildung der Erfindung besteht der berührungslos messende Temperatursensor aus einem Thermopilelement.

[0027] Wenn der Luftstrom beispielsweise in etwa kegelförmig austritt und der Temperatursensor den Raumwinkel, der in etwa dem Öffnungswinkel des Lufтаustrittskegels entspricht, erfasst, kann insbesondere der Ausströmer einfach aufgebaut sein, wobei der Öffnungswinkel des Sensors oder der von ihm direkt temperierbaren Fläche 30° bis 120°, bevorzugt etwa 60° beträgt, so daß auf eine kostenintensive Optik verzichtet werden kann und der Durchmesser des vom Sensor erfassten Bereichs etwa dem Durchmesser der belüfteten Fläche und gleich dem Abstand des angeströmten Objekts zum Ausströmer entspricht. In weiterer Ausgestaltung der Erfindung kann der vom Ausströmer beaufschlagte und vom Temperatursensor erfasste Raumwinkelbereich auch nicht rotationssymmetrisch sondern z. B. oval sein, um den gesamten zu temperierenden Oberflächenbereich eines Fahrzeuginsassen besser abzubilden.

[0028] Mittels Thermopilesensoren oder anderen ähnlich arbeitenden Sensoren lassen sich die Luftmengen und/oder die Lufttemperaturen an den einzelnen Ausblasdüsen dahingehend regeln, daß die erzielten Oberflächentemperaturen in den einzelnen Mikroklimazonen in einen komfortablen Bereich überführt werden können. Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen, daß die Luftmenge und/oder Lufttemperatur an der Mitteldüse und an der Seitendüse im wesentlichen jedes Insassen oder im wesentlichen jeder Sitzposition in gleicher Weise geregelt wird oder aber Seiten- und Mitteldüsen jeder Sitzposition oder jedes Insassen unterschiedlich temperierte Luft und/oder unterschiedliche Luftmenge ausbläst, um der Richtung der Störung, wie beispielsweise einer Sonneneinstrahlung, gerecht zu werden und diese auszugleichen.

[0029] Vorteilhaft ist es, wen jedem Insassen oder jeder Sitzposition zumindest ein Sensor, wie Thermopilesensor, zugeordnet ist, der vorzugsweise in den Ausblasdüsen oder in der Nähe der Ausblasdüsen angeordnet ist. Er kann je nach Ausführungsbeispiel auch an anderer Stelle, wie in einer A-Säule, im Bedienelement, auf dem Armaturenbrett oder im Dachhimmel, plaziert werden.

[0030] Auch kann es vorteilhaft sein, wenn nicht jede Mikroklimazone von einem eigenen Sensor überwacht wird. Es kann auch eine Berechnung der Temperaturen

in Mikroklimazonen mittels Temperatursensoren oder Thermoelementen, die anderen Klimazonen zugeordnet sind, erfolgen. Für die Fondbelüftung könnte vorzugsweise die Signale von Sensoren der vorderen Sitzpositionen oder Insassen verwendet werden.

[0031] Erfindungsgemäß könnten auch weitere Düsen in A- Säule, B-Säule oder C-Säule, Dachhimmel, Armaturenbrett sowie in den Türen zur direkten Temperierung der Mikroklimazonen herangezogen werden.

10 Dabei müssen nicht alle Ausströmer auf die Insassen oder Sitzpositionen gerichtet sein. Vorzugsweise wird aber jede Sitzposition oder jeder Insasse zu zumindest von einem Ausströmer direkt mit Luft klimatisiert, die vorzugsweise mittels eines Sensors, eines Thermopilesensors, geregelt wird. Die direkte Klimatisierung der Mikroklimazonen strahlförmig, diffus oder mit aufgefächtertem Luftstrom erfolgen. Vorzugsweise erfolgt die direkte Klimatisierung diffus, kann aber auch so gestaltet sein, daß bei großer Abweichung von der Soll-Oberflächentemperatur die Klimatisierung zunächst strahlförmig und dann bei Erreichen des Komfortzustands diffus erfolgt.

15 [0032] Das Sensorsignal, das ein Maß für die Temperatur des von dem Ausströmer angeblasenen Objektbereichs, vorzugsweise eines Teilbereichs eines Insassen darstellt, wird in Weiterbildung der Erfindung einer Regleinheit zugeführt, die auf ein Steuerelement zur Variation der vom Ausströmer ausgeblasenen Luftmenge und/oder Lufttemperatur so einwirkt, daß die vom Ausströmer erreichten Objektoberflächenbereiche auf einem komfortablen Wert gehalten werden.

20 [0033] Je nach Kleidungsdicke variiert die komfortabel erachtete Oberflächentemperatur. Im Sommer bei warmen Temperaturen wird aufgrund der leichten Bekleidung eine Oberflächentemperatur im Bereich von ca. 26°C und ca. 31°C als angenehm empfunden, während im Winter durch eine dickere Bekleidung die komfortable Oberflächentemperatur geringer ist, wie zum Beispiel im Bereich von 18°C bis 26°C.

25 [0034] Zu kalte oder zu heiße Luftströme, die als unangenehm empfunden werden könnten, werden vermieden. Störgrößen durch sich u. U. schnell ändernde Strahlungsverhältnisse werden sofort kompensiert.

30 [0035] Damit ist der Vorrichtung eine gewisse "Eigentlich gegeben, so daß entsprechend von einem Insassen vorgegebenen Temperaturvorgaben die Vorrichtung selbsttätig die gewünschte Temperatur am gewünschten Ort einstellt.

35 [0036] Das Steuerelement kann in einfacher Ausführung eine im Klimagerät oder in dem Ausströmer angeordnete Drosselklappe, mit der die Luftmenge regelbar ist, sein. In weiterer Ausgestaltung der Erfindung kann das Steuerelement ein oder mehrere Regelventile umfassen, mit dem beispielsweise der Durchfluss durch wenigstens einen in dem Ausströmer angeordneten Wärmetauscher regelbar ist. Dann wäre es möglich, die Luft erst in dem Ausströmer, entsprechend vorgegebenen Temperaturreinstellungen und den Signalen des

Temperatursensors zu temperieren.

[0037] Damit ist ein "intelligenter" Ausströmer geschaffen, dem lediglich vorgegeben wird, welche Temperatur in welchem Bereich erreicht werden soll und der die weitere Temperaturregelung unabhängig von weiteren äußeren Einflüssen selbsttätig durchführt.

[0038] Der Wärmetauscher könnte auch lediglich oder zusätzlich elektrische Heizelemente, wie PTC-Elemente oder andere resistive Heizelemente, aufweisen, wodurch Leitungen für ein Wärmeträgermedium in kostengünstiger Weise entfallen. Das Steuerelement wäre ein elektrischer Regler, mit dem die elektrische Leistung der Heizelemente regelbar ist.

[0039] In einer weiteren Ausführungsvariante könnte die richtige Lufttemperatur durch Mischung zweier unterschiedlich temperierter Luftströme direkt im Ausströmer oder in einem zentralen Klimagerät erfolgen.

[0040] In einer Ausgestaltung der Erfindung weist die Vorrichtung eine Erkennungs- und Steuervorrichtung auf, mit der ein Temperaturgradient in dem erfassten Raumwinkelbereich erkennbar ist. Über einen Stelltrieb für den Ausströmer zur selbsttägigen Verstellung der Luftausströmrichtung in Richtung größter Regelabweichung kann die Ausströmrichtung nachgefahren werden und beispielsweise ein Teilbereich genauer mit der temperierten Luft angestromt werden.

[0041] Diese Erkennungsvorrichtung kann darin bestehen, dass der die angeblasene Oberfläche berührungslos messende Temperatursensor in mindestens zwei Segmente unterteilt ist und durch Vergleich der beiden Signale einen Temperaturgradienten errechnet. Weiterhin kann diese Erkennungsvorrichtung darin bestehen, daß der Ausströmer zusammen mit dem berührungslos messenden Temperatursensor langsame leicht kreisende oder schwenkende Bewegungen ausführt, um den erreichbaren Oberflächenbereich quasi abzurastern und den Bereich der größten Regelabweichung zu finden.

[0042] Damit könnte beispielsweise der Einfluß vertikal und/oder horizontal variabler Sonnenstände kompensiert werden. Beispielsweise besteht bei sehr hohen Sonnenständen, z.B. mittags im Sommer, der durch die Sonneneinstrahlung bewirkte größte Kühlbedarf im Bereich des Unterbauchs und der Oberschenkel, während der Brust- und Kopfbereich meist im Schatten liegen. Die Erkennungs- und Steuervorrichtung würde die Ausblasrichtung durch Messung der Regelabweichung automatisch in diese Richtung ausrichten und dort mit gekühlter Luft die durch Strahlungsabsorption entstehende Wärme abführen. Bei flacheren Sonnenständen wandert die besonnte Zone immer weiter nach oben, was von der Erkennungs- und Steuervorrichtung erkannt wird und den Ausströmer nachführt.

[0043] Vorteilhafterweise kann die Erkennungs- und Steuervorrichtung auch die Leistung des Wärmetauschers steuern.

[0044] Die beschriebene Vorrichtung kann Teil einer Klimaanlage eines Kraftfahrzeugs sein. Dabei ist es vor-

teilhaft, wenn einem Fahrzeuginsassen wenigstens zwei Vorrichtungen zugeordnet sind, die in horizontaler Ebene links und rechts vor dem Insassen angeordnet sind, wodurch z.B. Inhomogenitäten der Temperaturverteilung auf der Oberfläche des jeweiligen Insassen, beispielsweise durch wechselnde Sonneneinstrahlung, verringerbar sind. Weiterhin könnte eine Vorrichtung auch dem meist im Schatten befindlichen Fußraumbereich zugeordnet sein, so daß die Vorrichtung, beispielsweise im Winter, die starke Wärmeabstrahlung an die sehr kalten Umschließungsflächen erkennt und kompensiert.

[0045] Insgesamt erfolgt mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung ein schneller Ausgleich von örtlichen und zeitlichen Inhomogenitäten der resultierenden Oberflächentemperaturen. Durch den wesentlich direkteren und damit schnelleren Regelkreis von berührungsloser Messung einer von temperierter Luft angeblasenen Oberfläche kann sehr schnell auf wechselnde Beson- nungen und Beschattungen reagiert werden. Dabei wird die Hauptstörgröße in idealer Weise kompensiert. Durch, daß nicht mehr der gesamte Innenraum inklusive aller Massen heruntergekühlt oder aufgeheizt werden muß, wird der Komfortzustand auch wesentlich schneller erreicht. Weiterhin ist die zur Erzielung eines gewissen Komfortzustandes der Fahrzeuginsassen benötigte Heiz- bzw. Kühlleistung geringer. Vor allem im Sommerfall kann dadurch der für die Klimatisierung benötigte Primärenergieverbrauch reduziert werden.

[0046] Durch die Verwendung der erfindungsgemäßen Vorrichtung ließe sich eine Standardisierung der Einzelmodule fahrzeugübergreifend realisieren, die sich nur durch z.B. aufklippsbare fahrzeugspezifische Designelemente unterscheiden. Das würde zu reduzierten Kosten führen.

[0047] Vorteilhafte Weiterbildungen sind in den Unter- ansprüchen wiedergegeben.

[0048] Im Folgenden wird die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen unter Bezugnahme auf die Zeichnung im Einzelnen erläutert. In der Zeichnung zei- gen:

Fig. 1 eine erste Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts;

Fig. 2 eine Klimaanlage, bei der die erfindungsgemäße Vorrichtung aus Fig. 1 einsetzbar ist;

Fig. 3 u. 4 schematische Darstellungen der Wirkungsweisen von in einer Armaturentafel angeordneten, erfindungsgemäßen Vorrichtungen bei seitlichem Sonneneinfall;

Fig. 5 eine weitere Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung,

Fig. 6 eine schematische Darstellung und
 Fig. 7 eine Darstellung der gemessenen Oberflächentemperatur als Funktion eines ermittelten Wohlbefindens.

[0049] Eine erfindungsgemäße Vorrichtung 10 zur Regelung des thermischen Komforts in einem Kraftfahrzeug umfaßt einen Ausströmer 12 zur gerichteten Ausströmung von in einer Belüftungs-, Heizungs- oder Klimaanlage 14 konditionierten Luft in einen Ausströmbereich, der durch die gepunktete Fläche 16 in Fig. 1 dargestellt ist. Der Ausströmer 12 weist Luftleitelemente 18 auf, die über ein Stellelement 20 verstellbar sind, um den Ausströmbereich 16 und damit die Richtung der ausströmenden Luft, die mit Pfeilen 22 angedeutet ist, veränderbar festzulegen. Mit dem aus dem Ausströmer 12 austretenden Luftstrom, der eine bestimmte Temperatur hat, wird eine in den Fig. 1 und 5 mit einem Rechteck-Muster dargestellte Oberfläche 24 angeströmt, die beispielsweise ein bestimmter Körperbereich eines Fahrzeuginsassen sein kann.

[0050] Weiter weist die erfindungsgemäße Vorrichtung 10 einen Temperatursensor 26 auf, der berührungslos die Oberflächentemperatur der Oberfläche 24 messen kann, wobei der Raumwinkel α , den der Temperatursensor 26 noch erfassen kann, derart bemessen ist, daß die von dem Temperatursensor 26 erfasste Meßfläche 28, die in den Fig. 1 und 5 schraffiert dargestellt ist, der von der durch die Ausrichtung der Luftleitelemente 18 des Ausströmers 12 vorgegebene Luftanströmfläche oder vom Ausströmer 12 direkt beaufschlagten Luftanströmfläche in etwa entspricht. Dieser Bereich muß nicht kreisförmig sein.

[0051] Der Temperatursensor besteht bevorzugt in einem Thermopile-Sensor, der ohne den Einsatz zusätzlicher Optik in etwa den vom Ausströmer beaufschlagten Raumwinkel entsprechend einem Öffnungswinkel zwischen 30° und 120° erfassen kann. Der Luftstrom 16 strömt in diesem Ausführungsbeispiel mit einem Öffnungswinkel, der diesem Raumwinkel von z. B. 60° entspricht, oder der Luftstrom ist hinsichtlich Richtung und Öffnungswinkel ausgerichtet, so daß die von dem Temperatursensor erfasste Meßfläche 28 der Luftanströmfläche entspricht.

[0052] Des weiteren weist der Ausströmer 12 ein Luftstromsteuerelement 30 auf, das beispielsweise als Drosselklappe ausgebildet sein kann und über ein Stellelement 32 betätigbar ist.

[0053] Der Temperatursensor 26, das Stellelement 20 und das Drosselklappenstellelement 32 sind über entsprechende, gestrichelt dargestellte Signal und Steuerleitungen mit einer Regeleinheit 34 verbunden. Über ein nicht näher dargestelltes Bediengerät der Klimaanlage 14 können über eine Signalleitung 36 Sollwerte für eine bestimmte Temperatur- und/oder Luftleitelementenstellung eingegeben werden, woraufhin die Regeleinheit 34 das Stellelement 20 und das Drosselklappenstellele-

ment 32 entsprechend ansteuert, so daß die auf der Oberfläche 24 gewünschte Soll-Temperatur erreicht und gehalten wird. Dabei wird die Ist-Oberflächentemperatur von dem Temperatursensor 26 überwacht und die Drosselklappe 30 entsprechend angesteuert um die Soll-Oberflächentemperatur zu erreichen.

[0054] Die erfindungsgemäße Vorrichtung 10 ist Teil der in Fig. 2 schematisch dargestellten Klimaanlage 14, die ein Luftführungsgehäuse 40 aufweist, in dem ein Gebläse 42 angeordnet ist zur Förderung von Frisch- oder Umluft. Die Luft wird in einem Kühlwärmetauscher 44, beispielsweise einem Verdampfer eines nicht näher dargestellten Kältemittelkreislaufs, abgekühlt und kann als Kaltluft an einem Heizwärmetauscher 46 vorbeigeführt oder in dem Heizwärmetauscher 46 erwärmt werden und als Warmluft dem Luftmischraum 48 zugeführt werden, wobei das Verhältnis zwischen Kalt- und Warmluft über eine Mischklappe 50 einstellbar ist. Von dem Mischluftraum 48 zweigen ein Defrostluftkanal 52, ein Belüftungsluftkanal 54 und ein Fußraumluftkanal 56 ab. Optional können die Luftkanäle über Klappen 58, 60, 62 verschlossen werden. Über den Defrostluftkanal 52 kann Luft direkt der Windschutzscheibe zugeführt werden.

[0055] Über den Belüftungsluftkanal 54 wird die Luft zu wenigstens einer erfindungsgemäßen Vorrichtung 10 geführt, wobei in einer Armaturentafel 64, wie sie in den Fig. 3 und 4 dargestellt ist, beispielsweise drei der erfindungsgemäßen Vorrichtungen 10 angeordnet sein können, wobei jeweils eine an der linken 10.1 und rechten 10.3 Seite angeordnet ist und eine dritte 10.2 zentral in der Mitte angeordnet ist. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß beispielsweise bei einer Sonneneinstrahlung von links, wie sie in Fig. 3 durch Pfeile 66 dargestellt ist, die links vom Fahrer angeordnete Vorrichtung 10.1 eine hohe Kühlleistung auf die linke Seite des Fahrers richten kann. Die in der Mitte angeordnete Vorrichtung 10.2 kann ebenfalls eine hohe Kühlleistung auf die linke Seite des Beifahrers richten und die auf der rechten Seite angeordnete Vorrichtung 10.3 kann mit verminderter jeweils bedarfsgerechter Kühlleistung die abgeschattete rechte Seite des Beifahrers kühlen. Die geringere Kühlleistung der Vorrichtung 10.3 ist in Fig. 3 durch kleinere Punkte in dem Ausströmbereich 16.3 dargestellt.

[0056] Bei Sonneneinfall von rechts, wie dies in Fig. 5 anhand der Pfeile 68 dargestellt ist, werden jetzt durch die Vorrichtungen 10.2 und 10.3 jeweils die rechte Seite von Fahrer und Beifahrer gekühlt, wobei die Vorrichtung 10.1 nun die linke Seite des Fahrers mit geringerer Leistung jeweils bedarfsgerecht kühlt.

[0057] Insgesamt ist damit für den Fahrer und Beifahrer bei wechselndem Sonneneinfall ein höherer Komfort gegeben.

[0058] In Weiterbildung der Erfindung kann die Regeleinheit eine Erkennungs- und Steuervorrichtung enthalten, mit der ein Temperaturgradient auf der zu temperierenden Oberfläche 24 in dem erfassten Raumwinkelbereich 28 erkennbar ist. Dazu könnten beispielsweise

die Luftleitelemente 18 von dem Stellelement 20 derart kreisförmig bewegt werden, daß der mit den Luftleitelementen verbundene Temperatursensor 26 eine leicht kreisende oder schwenkende Bewegung ausführt und so ein Temperaturgradient auf der gemessenen Oberfläche 24 ermittelbar ist. Nach Ermittlung des Temperaturgradienten kann der Schwerpunkt der Kreisbewegung in Richtung des Gradienten verschoben werden, so daß damit das Zentrum des Luftausströmkegels beispielsweise in Richtung des größten Kühlbedarfs verschoben wird.

[0059] In einer weiteren Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung 10, sind in dem Ausströmer 12, wie in Fig. 5 dargestellt, wenigstens ein, bevorzugt zwei weitere, kleinere Wärmetauscher angeordnet, wobei ein erster Wärmetauscher 70 ein Kühlwärmetauscher und ein zweiter Wärmetauscher 72 ein Heizwärmetauscher sein kann. Über ein Regelventil 74 kann der Wärmeträgermediumdurchfluß durch den Kühlwärmetauscher 70 geregelt werden und entsprechend kann mit einem Regelventil 76 der Durchfluß durch den Heizwärmetauscher 72 geregelt werden. Die Regelventile 74 und 76 sind über Signalleitungen 78 und 80 mit der Regeleinheit 34 verbunden, so daß über die Regeleinheit 34 die Temperatur der austretenden Luft in den Ausströmbereich 16 durch die Regeleinheit 34 einstellbar ist. Optional kann die Lufttemperatur im Ausströmer 12 zusätzlich über einen Temperatursensor 82 gemessen und kontrolliert werden.

[0060] Bei Einsatz einer derartigen erfindungsgemäßen Vorrichtung 10 sind prinzipiell die Heiz- und Kühlwärmetauscher 44 und 46 in dem Luftführungsgehäuse 40 nicht mehr notwendig, da die Temperierung der Luft am Ende der entsprechenden Luftkanäle jeweils in den einzelnen Ausströmern 12 vorgenommen wird. Daraus ergibt sich eine erhebliche Bauraumgewinnung im Bereich der zentralen Klimaanlage 14.

[0061] Die Wärmeträgermediumleitungen für den Heizwärmetauscher 42 könnten eingespart werden, wenn dieser Heizwärmetauscher 42 elektrische Heizelemente, wie beispielsweise PTC-Elemente, enthält. Das Regelventil 76 würde dann durch einen elektrischen Leistungsregler ersetzt. Die dadurch erhöhten Leistungsanforderungen an das Fahrzeug-Bordnetz sind problemlos realisierbar, wenn in zukünftigen Fahrzeuge ein 42 Volt Bordnetz realisiert wird.

[0062] In einer weiteren nicht dargestellten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung 10 ist in dem Ausströmer 12 lediglich ein Heizwärmetauscher vorgesehen sein, so daß in der Klimaanlage 14 die Luft über den Kühlwärmetauscher 44 nur abgekühlt wird und bedarfsweise in jedem einzelnen Ausströmer 12 auf die entsprechende gewünschte Temperatur wieder aufgeheizt wird. Damit ist in einfacher Weise ein dezentrales Klimatisierungskonzept geschaffen, bei dem den einzelnen Ausströmern zugeordnete Fahrzeuginnenraumbereiche unterschiedlich temperierbar sind, wodurch der Komfort für die Insassen weiter erhöht ist, denn je-

der Insasse kann seine individuelle Temperatur einstellen.

[0063] In einer weiteren nicht dargestellten Ausführungsform wird der klimatisierte Luft in der Austrittsdüse oder im Klimagerät untemperierte Luft beigemischt, um für jede Austrittsdüse eine eigene Temperatur einzustellen. Die Bereitstellung der untemperierten Luft könnte beispielsweise über einen eigenen Luftkanal erfolgen, der zu jeder Ausblasdüse führt und dort über eine Mischklappe der temperierten Luft zugemischt wird. Die Zumischung der untemperierten Luft kann aber auch über ein eigenes kleines Gebläse in den Ausströmern, wodurch Innenraumluft mit der von der Klimaanlage im Luftkanal bereitgestellten temperierten Luft in den Ausströmern vermischt wird und damit die von der Regeleinheit vorgegebene Lufttemperatur erreicht wird, erfolgen.

[0064] Die Figur 6 zeigt eine schematische Darstellung von zwei Personen 100 und 101 in einem Kraftfahrzeug. Vor den Personen sind Düsen 110, 111, 112 und 113 angeordnet, aus welchen Luftströme ausströmen. Die Luftströme werden dabei gezielt in Richtung auf die Insassen gelenkt.

[0065] Die Sonne 120 stellt eine Einfluß oder Störquelle dar und verursacht aufgrund der seitlichen Strahlung 120a eine richtungsabhängig unterschiedliche Strahlung, die zu unterschiedlichen Temperierungen der Insassen führt. Der Insasse 101 weist durch die Sonneneinstrahlung einen verstärkten Bereich 101a auf, der eine erhöhte Oberflächentemperatur aufweist. Der Bereich 101b ist durch Abschattungen nicht so stark erwärmt. Vergleichbar ist es mit den Bereichen 100a und 100b des zweiten Insassen 100.

[0066] Durch die gezielte Ausströmung von unterschiedlich warmer Luft kann dieser inhomogenen Temperaturverteilung entgegen gewirkt werden. Die Ausströmer 110 bis 113 können gezielt unterschiedlich kalte Luft ausströmen lassen, so daß eine direkte Kühlung effektiv erfolgen kann. Aus Ausströmer 113 strömt relativ kalte Luft im Vergleich zu Ausströmer 110, wobei die Ausströmer 111 und 112 vorteilhaft mit ihren Ausströmtemperaturen dazwischen liegen. Auch kann die Luftmenge, die aus den jeweiligen Ausströmern ausströmt unterschiedlich groß sein, so daß aus den Ausströmern mit hohem Kühlbedarf besonders viel Luft ausströmt.

[0067] Die Figur 7 zeigt eine Darstellung einer gemessenen Oberflächentemperatur von Testpersonen an verschiedenen Körperstellen als Funktion des jeweiligen Wohlbefindens von den jeweiligen Testpersonen. Dabei sind die jeweiligen Messungen bei einer sommerlichen Bekleidung durchgeführt worden. Gleichzeitig mit der Meßwertaufnahme der Oberflächentemperatur an der Kleidung oder an dem Körper wurde von den Versuchspersonen ein Wohlfühlindikator im Bereich von -3 für zu kalt bis +5 für zu warm abgefragt. Die verschiedenen Personen und die verschiedenen Körperstellen bzw. Bekleidungspositionen erzeugen dabei in dieser

Betrachtung eine Streuung gemäß Figur 7. Die durchgezogene Linie stellt dabei einen Mittelwert bzw. einen gemittelten Verlauf dar, wonach bei einer Oberflächentemperatur von ca. 28 °C bis 29 °C ein mittleres Wohlbefinden vorhanden ist. Diese Temperatur variiert jedoch bei verschiedenen Personen im Bereich von ca. 26 °C bis ca. 33 °C gemäß der unterbrochenen Linien. [0068] Für eine andere Bekleidungssituation, also bei wärmerer Bekleidung, verschiebt sich die Kurve bzw. verschieben sich die Meßpunkte zu tieferen Temperaturen.

[0069] Die Anpassung der Wohlfühltemperatur kann beispielsweise durch zumindest ein Stellglied oder mehrere Stellglieder erfolgen, mittels welchem die anzupassende Oberflächentemperatur an das Wohlbefinden aufgrund der Bekleidungssituation einstellbar ist. Ein solches Stellglied kann beispielsweise ein Regler oder ein anderes Einstellungsmöglichkeit sein, die von den Insassen einstellbar ist.

Patentansprüche

1. Klimaanlage mit einer Vorrichtung zur Regelung des thermischen Komforts in einem Kraftfahrzeug mit wenigstens einem eine sich räumlich erstreckende Meßfläche berührungslos erfassenden Temperatursensor und einem Ausströmer zur gerichteten Ausströmung von Luft in einen Ausströmbereich, **dadurch gekennzeichnet, daß** die von dem Temperatursensor erfasste Meßfläche der von der durch die Ausrichtung des Ausströmers vorgegebenen Luftanströmfläche in etwa entspricht.
2. Klimaanlage nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die von dem Temperatursensor erfasste Meßfläche oder Klimazone der teil eines Insassen ist.
3. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** in einem Fahrzeug zumindest eine oder mehrere Mikroklimazonen mittels Temperatursensoren überwacht werden.
4. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** jeder Klimazone zumindest ein Ausströmer zugeordnet ist.
5. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** Mikroklimazonen über Ausströmer direkt einzeln mit unterschiedlichen Luftmengen und/oder Lufttemperaturen anströmbar sind.
6. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Oberflächentemperatur eines Elementes oder eines In-

sassen in einer Mikroklimazone regelbar ist.

7. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** zumindest einer ersten Mikroklimazone ein Temperatursensor zugeordnet ist und zumindest einer zweiten Mikroklimazone kein solcher Sensor zugeordnet ist, wobei für diese zumindest eine zweite Mikroklimazone Oberflächentemperaturen auf der Basis von Meßwerten der zumindest einen ersten Mikroklimazone bestimmbar sind.
8. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** weiterhin Mitteldüsen und Seitendüsen in einem Fahrzeug vorgesehen sind, wobei ein Luftstrom aus zumindest einer Mitteldüse und/oder einer Seitendüse eine Mikroklimazone klimatisieren.
9. Klimaanlage nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, daß** ein Luftstrom aus einer Mitteldüse eine Mikroklimazone klimatisiert.
10. Klimaanlage nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, daß** ein Luftstrom aus einer Seitendüse eine Mikroklimazone klimatisiert.
11. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** weiterhin Fondausströmer, wie Düsen, in einem Fahrzeug vorgesehen sind, wobei ein Luftstrom aus zumindest einem Fondausströmer eine Mikroklimazone klimatisiert.
12. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** zumindest ein Temperatursensor in einer A-Säule und/oder in einer B-Säule und/oder in einer C-Säule, in der Nähe einer Ausblasdüse und/oder im Dachhimmel und/oder in einer Tür und/oder in einem Bedienelement angeordnet ist.
13. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Ausströmer, wie Düsen, die einzelne Mikroklimazonen anströmen, einen diffusen und/oder divergierenden Luftstrom ausströmen lassen.
14. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Ausströmer, von strahlförmig auf diffus und umgekehrt in Abhängigkeit vom Grad des Diskomforts/Komforts verändert werden oder veränderbar sind, der über zumindest ein Oberflächentemperatursignal in mindestens einer Klimazone erfaßbar ist.
15. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Tem-

peratursensor ein berührungslos arbeitender Sensor ist.

16. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Temperatursensor ein auf Strahlung, wie Infrarotstrahlung, ansprechender Sensor ist.

17. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der berührungslos messende Temperatursensor (26) und der Ausströmer (12) eine bauliche Einheit bilden.

18. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Ausströmer (12) Luftleitelemente (18) zur Strömungrichtungsgebung (22) aufweist und der Temperatursensor (26) an wenigstens einem der Luftleitelemente (18) befestigt ist.

19. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Temperatursensor (26) ein Thermopile-Sensor ist.

20. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Luftstrom kegelförmig mit rundem, ovalem oder anderem Austrittsraumwinkel austritt und der Temperatursensor ungefähr den selben Raumwinkel, der in etwa dem Öffnungswinkel des Luftaustritskegels entspricht, erfasst oder im wesentlichen den Flächenbereich erfasst, der von der austretenden Luft direkt temperiert wird.

21. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Öffnungswinkel des Temperatursensors im wesentlichen in einem Bereich von ca. 30° bis ca. 120° liegt.

22. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Öffnungswinkel 45° bis 60° beträgt.

23. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Vorrichtung (10) ein Steuerelement (30) enthält zur Steuerung der Heiz- oder Kühlleistung der auf die angeströmten Fläche (24) auftreffenden Luft und das Steuerelement (30) und der Temperatursensor (26) mit einer Regeleinheit (34) verbunden sind zur Regelung der Heiz- oder Kühlleistung in Abhängigkeit des Temperatursensorsignals.

24. Klimaanlage nach Anspruch 23, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Oberflächentemperatur auf einen Temperaturbereich zwischen ca. 26°C und 31°C für eine Situation mit leichter Bekleidung und zwischen ca. 18°C und 26°C für eine Situation mit warmer Bekleidung geregelt wird.

5 25. Klimaanlage nach Anspruch 24, **dadurch gekennzeichnet, daß** eine Situation mit leichter Bekleidung von einer Situation mit warmer Bekleidung anhand einer Außentemperatur erkannt und unterschieden wird.

10 26. Klimaanlage nach Anspruch 24 oder 25, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Solloberflächentemperatur als Funktion der Außentemperatur bestimmt wird, wobei beispielsweise ein linearer Zusammenhang zwischen Solloberflächentemperatur und Außentemperatur gegeben ist, wie :

15
$$T_{\text{soll_oberfläche}} = T_o + a * T_{\text{aussen}}$$

20 mit

$$T_o = 20^\circ\text{C} \dots 27^\circ\text{C}$$

$$A = 0,05 \dots 0,25.$$

25 27. Klimaanlage nach Anspruch 26, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Wert T_o von einem über eine Bedienung eingebbaren Wert abhängig sein kann.

30 28. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Steuerelement (30) als Luftpengensteuerelement, beispielsweise als Drosselklappe (30), ausgebildet ist.

35 29. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Steuerelement als Mischklappe für zwei unterschiedlich temperierte Luftströme ausgebildet ist.

40 30. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** untemperierte Luft über einen kleinen Lüfter seitlich zu der vom Klimagerät temperierten Luft im Ausströmer zugemischt wird und dann aus dem Ausströmer ausgeblasen wird, wobei die Menge der zugemischten untemperierten Luft geregelt wird.

45 31. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Ausströmer (12) wenigstens einen Wärmetauscher (70, 72) zur Temperierung der Luft enthält.

50 32. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Wärmetauscher elektrische Heizelemente, wie PTC-Elemente, enthält.

55 33. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden

17

EP 1 236 593 A2

18

den Anspruch, kennzeichnet durch eine Erkennungs- und Steuervorrichtung, mit der ein Temperaturgradient in dem erfassten Raumwinkelbereich erkennbar ist, und mit einem Stellantrieb für den Ausströmer zur selbsttätigen Verstellung der Luftausströmrichtung in Richtung größter Regelabweichung.

5

34. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Temperatursensor in zwei oder mehr verschiedene Sektoren mit jeweils eigenem Sensorelement unterteilt ist, um mindestens in einer Richtung einen Temperaturgradienten bestimmen zu können.

10

35. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Erkennungs- und Steuervorrichtung auch die Leistung des Wärmetauschers steuert.

15

36. Klimaanlage nach zumindest einem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, daß** einem Fahrzeuginsassen wenigstens zwei Vorrichtungen (10.1, 10.2, 10.3) zugeordnet sind, die in horizontaler Ebene links und rechts vor dem Insassen angeordnet sind.

20

37. Vorrichtung zur Regelung einer Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit zumindest einem Temperatursensor und einer elektronischen Steuereinheit, nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

25

30

35

40

45

50

55

10

EP 1 236 593 A2

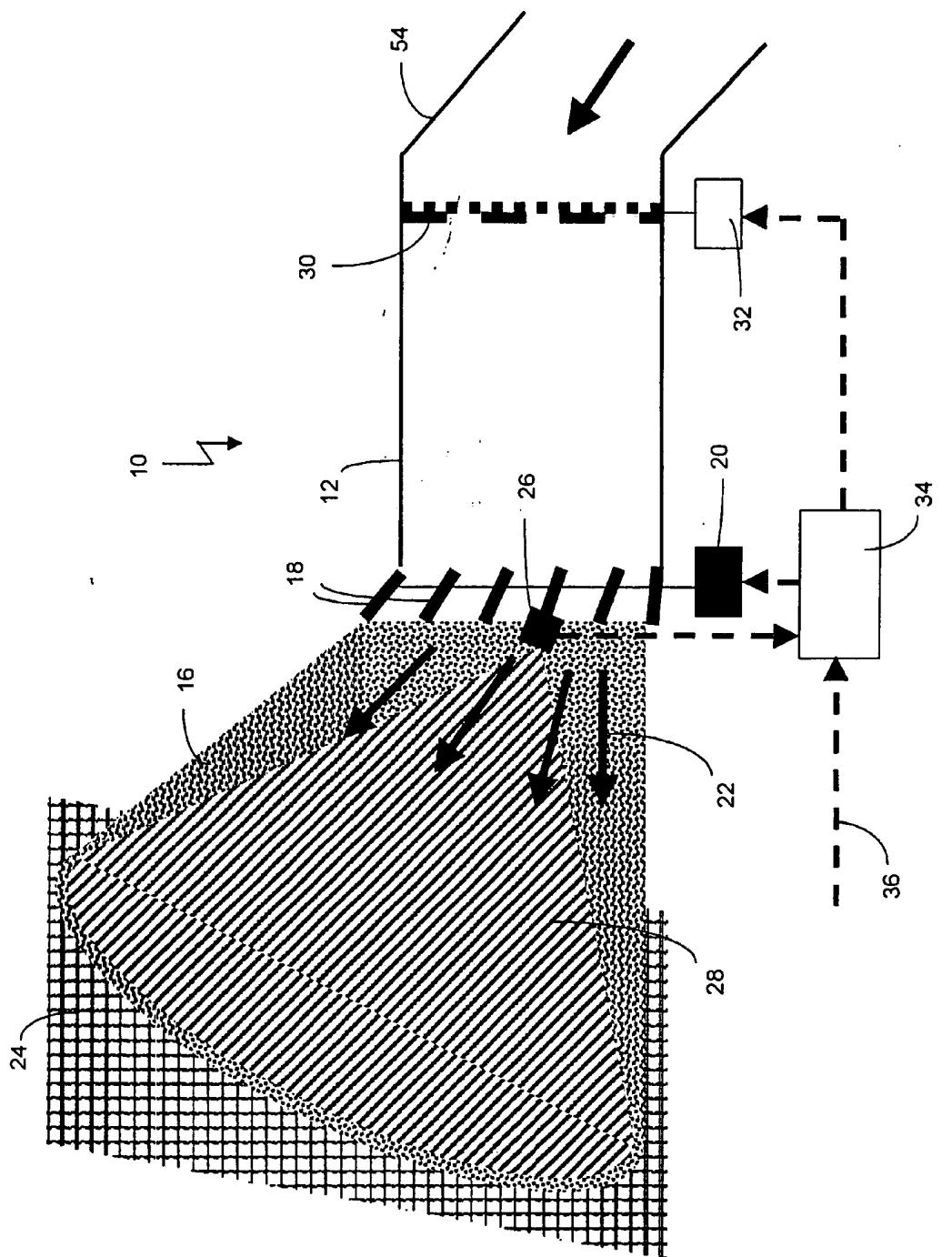


Fig. 1

EP 1 236 593 A2

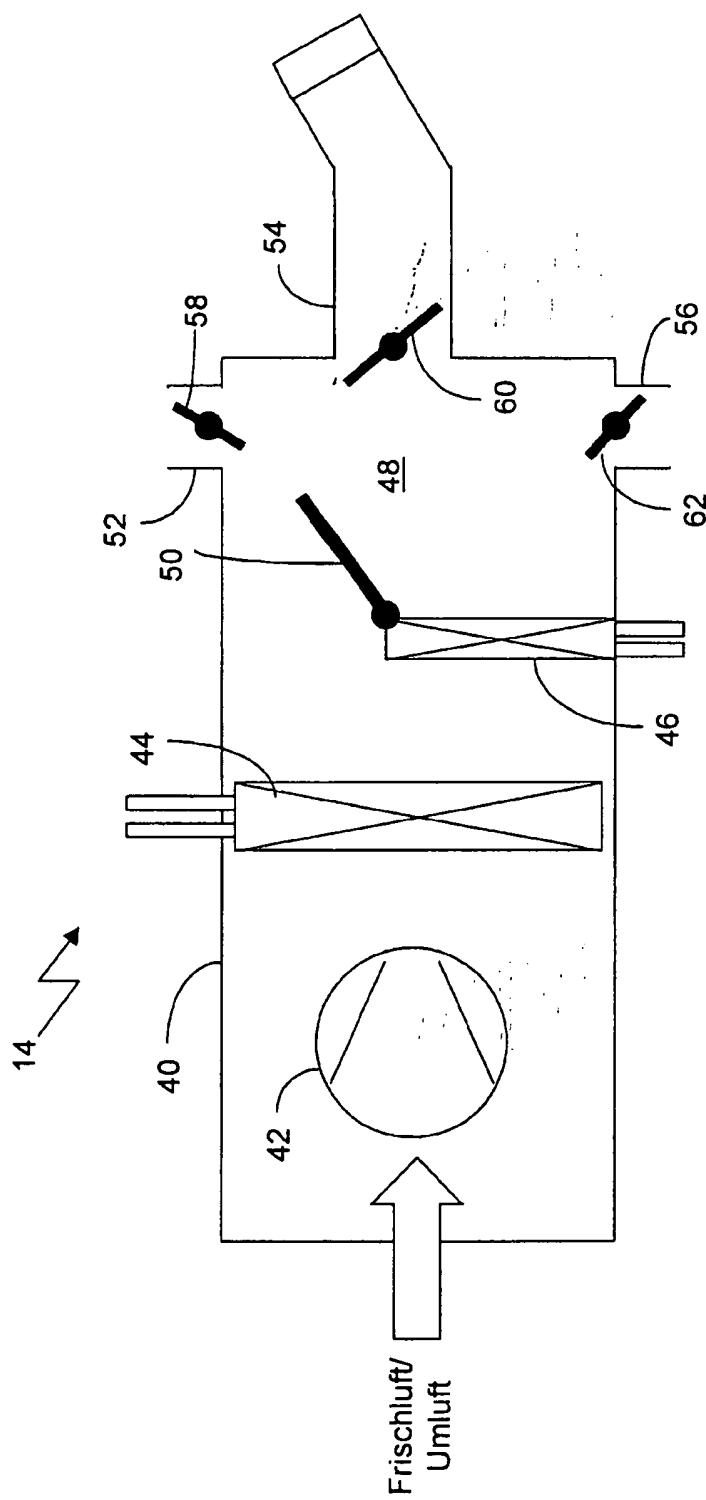


Fig. 2

EP 1 236 593 A2

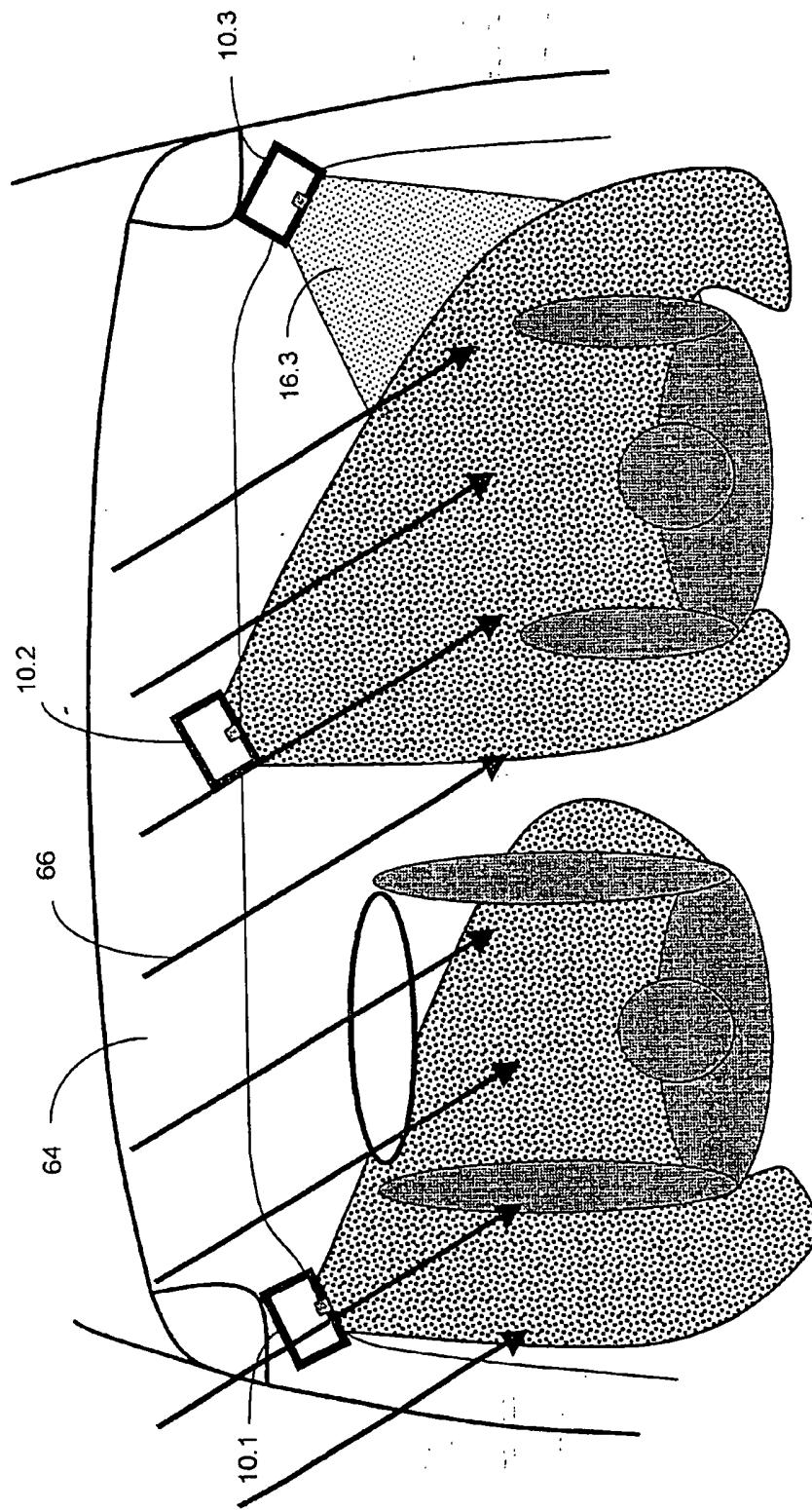


Fig. 3

EP 1 236 593 A2

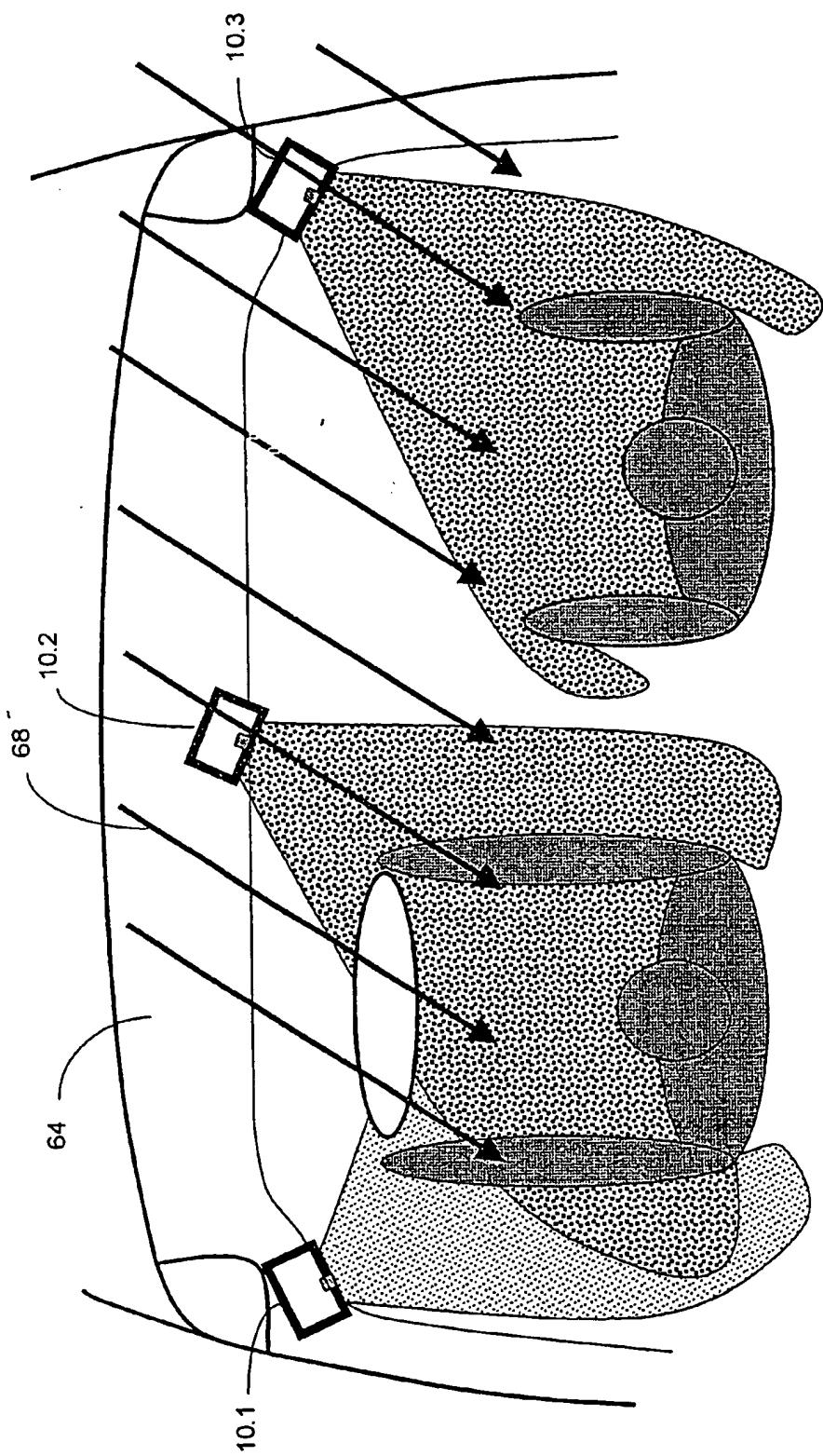


Fig. 4

EP 1 236 593 A2

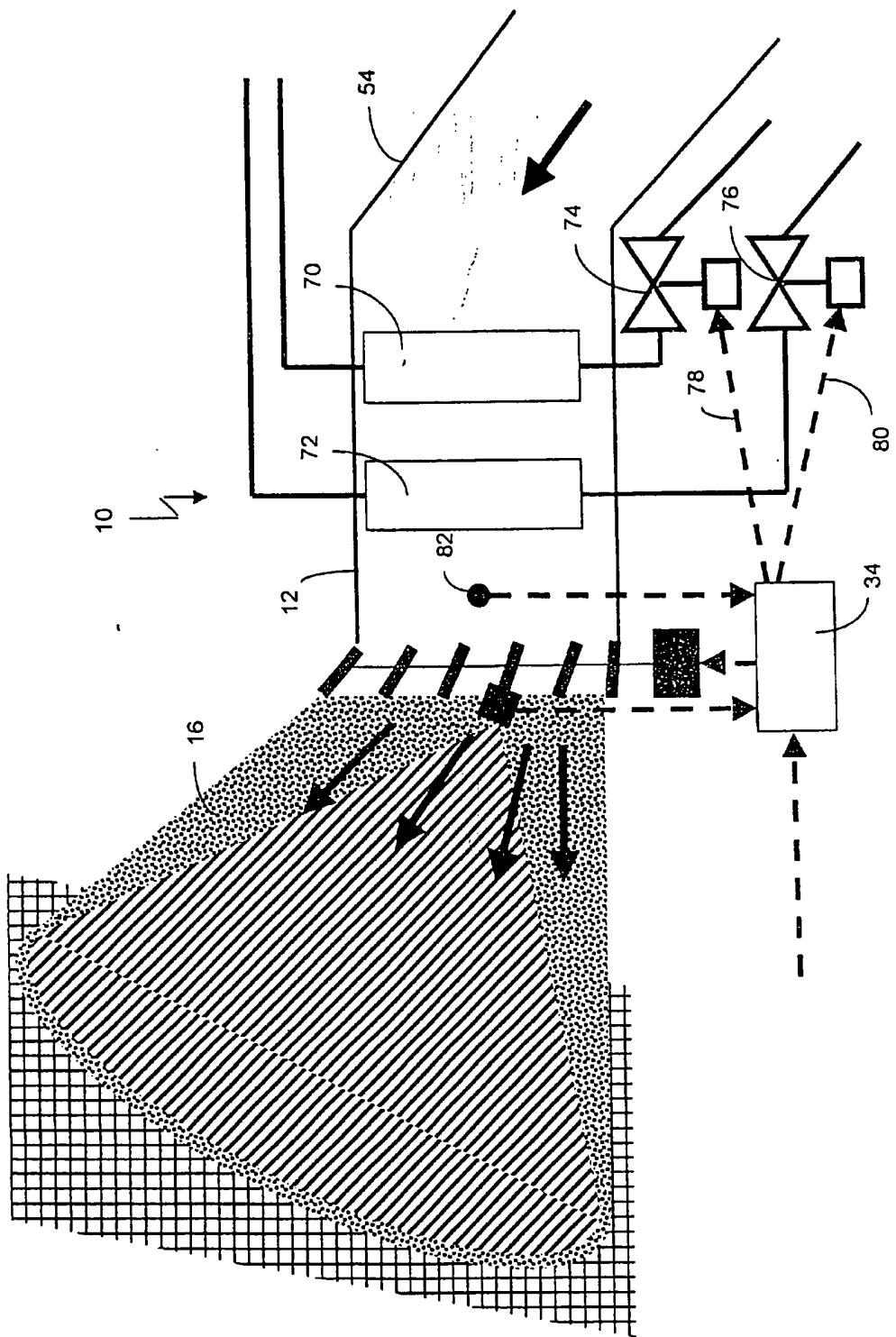


Fig. 5

EP 1 236 593 A2

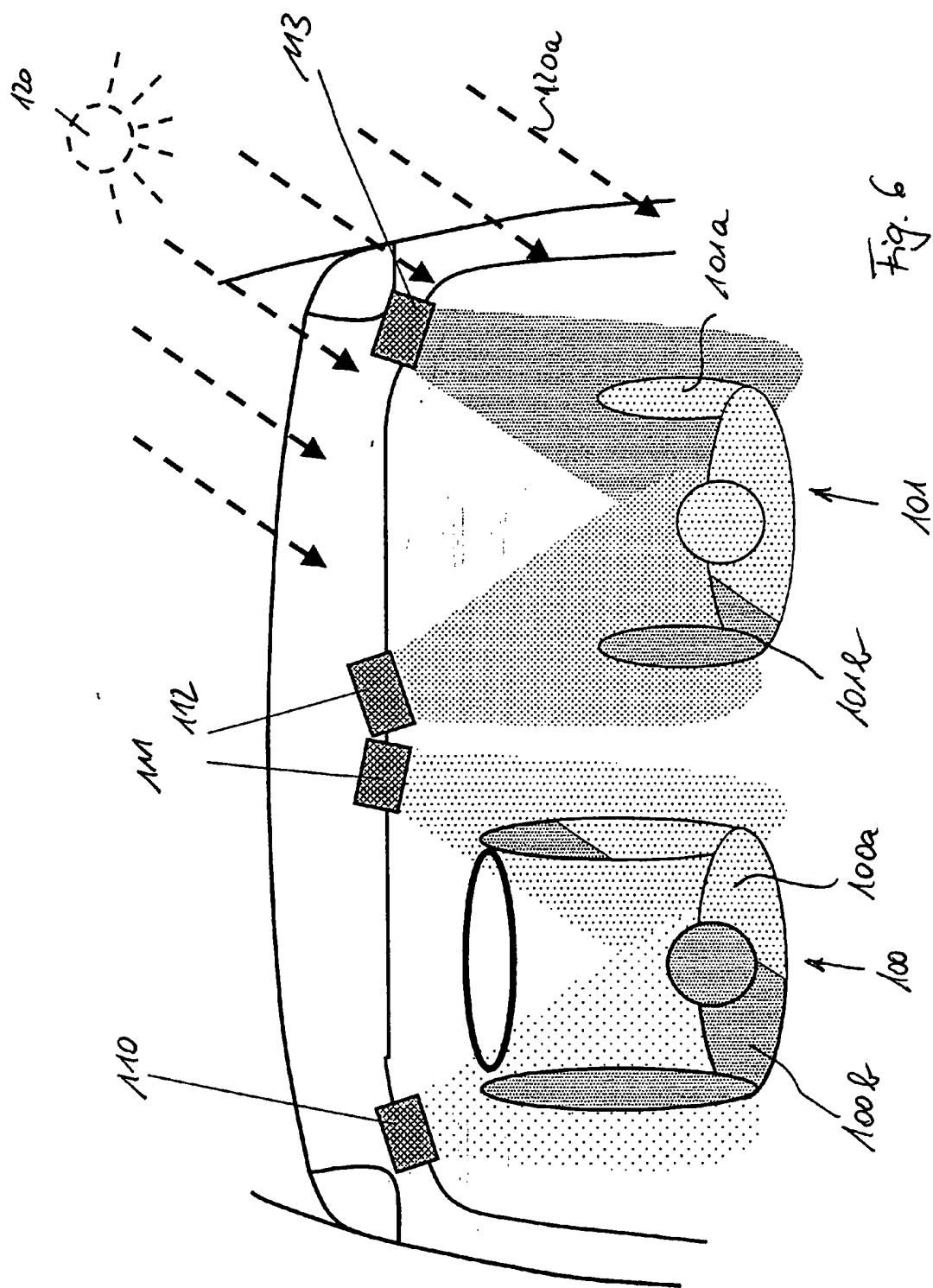


Fig. 6

EP 1 236 593 A2

t
f

